

Bauunternehmung Landis

Mit der Eisenbahn in die Moderne gefahren

Mit dem Anschluss an die Gotthardbahn vor 125 Jahren wurde Zug in die Moderne katapultiert. Die Bauunternehmung Landis war von Anfang an dabei.

Florian Hofer

Das Eisenbahnzeitalter begann für die Stadt Zug vergleichsweise spät – nämlich im Jahr 1864 – und erst noch als Sackgasse. Zug lag damals am Rande der von der Ostwestbahn begonnenen und von Alfred Eschers Nordostbahn (NOB) vollendeten Zürich-Zug-Luzern-Linie (ZZL). Diese Linie führte über das Reppischtal und Steinhausen. Die Erschliessung der Kleinstadt Zug war für ihre Erbauer von nachrangigem Interesse, sodass Zug nur durch eine Stichstrecke von der Chollemühle her erreichbar war. Hier war das Gleis zu Ende.

Historische Wende und Symbol des Aufbruchs

Das schmälert die Bedeutung dieser historischen Wende aber nicht, im Gegenteil. Mit der ersten Eisenbahn fuhr auch ein neuer Geist im Kanton ein. Ein Geist geprägt von den liberalen Ideen des jungen Bundesstaates, was den bis dahin landwirtschaftlich geprägten Kanton Zug in die Moderne katapultierte und auch die bauliche Weiterentwicklung der Stadt Zug grundlegend prägen sollte. Die Zuger Bauunternehmung Landis sollte dabei eine wichtige Rolle spielen.

Der erste Bahnhof Zug von 1864 ist durch eine glückliche Fügung erhalten geblieben und steht heute als Zeuge die-



Das im Jahr 1902 eingeweihte Postgebäude in Zug, gebaut von Johann Landis.

Bilder: pd

ser Zeit in Zürich Wollishofen. Erbaut wurde der repräsentative Massivbau unter der Leitung von Jakob Friedrich Wanner, dem für das ganze Einzugsgebiet der NOB prägenden Architekten.

Ein Meilenstein ist dieses Gebäude aber auch in der Geschichte des heutigen Bauunternehmens Landis Bau AG. Denn es war Leonz Landis (1813–1878), der sich mit den Baumeisterarbeiten am ersten Bahnhof Zug einen klingenden Namen machte, wie sein Sohn und Nachfolger Johann Landis (1860–1936) in einer Jubiläumsschrift aus dem Jahr 1935 schreibt.

Leonz Landis stand zwar bereits in vierter Generation in der Tradition einer lokal verankerten Maurer- und Steinmetzdynastie mit Wurzeln in Risch, deren unternehmerische Ursprünge auf das Jahr 1759 zurückgehen. Damit ist die Bauunternehmung Landis eines der ältesten Schweizer Unternehmen überhaupt. Aber Leonz Landis sollte der Erste der Familie sein, der die kleingewerbliche Existenz über-

wand, die Chancen der neuen Zeit erkannte und nutzte und sich in Richtung eines mittelständischen Unternehmers entwickelte. Seine Arbeiten am ersten Bahnhof Zug sind auch in diesem Sinne ein Symbol für Aufbruch, Innovation und Erneuerung.

Der erste Bahnhof Zug stand dort, wo sich heute die reformierte Kirche befindet. Der Bahnhof befand sich damit auf der sprichwörtlichen grünen Wiese. Darauf lässt jedenfalls der Stadtplan von Heinrich Weiss-Keiser von 1867 schliessen. Doch das änderte sich mit der Eisenbahn. Rasch entwickelte sich um den Bahnhof herum ein reger Grundstückshandel, die Neustadt entwickelte sich, die Immobilienpreise stiegen und Leonz Landis hatte sein Baugeschäft mitten in diesem Boomegegend.

Ausgebaut, abgebaut und aufgebaut

Einen Boom gab es auch in der Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes. Mit dem Ausbau des Gotthardbahn-

Zubringers am linksufrigen Zürichsee und durchs Sihltal änderte sich Zugs verkehrstrategische Situation im Jahr 1897 von Grund auf. Aus der Sackgasse wurde ein Knotenpunkt. Neu verzweigten sich in Zug die beiden Linien nach Luzern und Richtung Gotthard.

Die Bedeutung des Bahnhofs Zug sei «für den Bahnverkehr grösser, als es die Einwohnerzahl ahnen lässt», schreibt die «Deutsche Bauzeitung» in einem Beitrag aus dem Jahr 2005. Der Beitrag ist zwar auf den dritten, Ende 2003 eröffneten heutigen Bahnhof gemünzt, die Aussage trifft aber ohne Einschränkung schon auf die Situation von 1897 zu.

Der erste Bahnhof konnte den neuen Anforderungen nicht mehr genügen. Aus dem Kopfbahnhof sollte dort, wo sich die beiden Linien verzweigen, ein Keilbahnhof werden. Die Planung oblag Robert Moser, dem Oberingenieur der NOB. Das Bahnhofsgelände sollte der Gleisgeometrie folgen. Und wieder spielte das Bauunternehmen der Familie

Landis eine zentrale Rolle. Dieses Mal war es Johann Landis, Leonz Sohn, der zusammen mit dem Baumeister Leopold Garmin das neue Bahnhofsgelände erstellte.

Gleichzeitig zerlegte Baumeister Landis den alten Bahnhof, um ihn in Zürich Wollishofen, wo ebenfalls ein neuer, grösserer Bahnhof benötigt wurde, ein Jahr später wieder aufzubauen. Auf dem Bauplatz des alten Bahnhofs am Bundesplatz sollte Johann Landis, der inzwischen Protestant geworden war, einige Jahre später die reformierte Kirche erstellen.

Auch der zweite Zuger Bahnhof sollte gut 100 Jahre später schliesslich von dem Boom überholt werden, den er selber mitausgelöst hatte. Je mehr sich die Stadt um den neuen Bahnhof herum ausdehnte, desto stärker entpuppte sich der Bahnhof von 1897 mit seinen Dämmen als eine Art Sperre zwischen den Stadtteilen, die nur durch einen «düsteren Tunnel» verbunden waren, wie die «Deutsche Bauzeitung» schreibt. Die Zeit war

wieder reif für einen Neuanfang. Im Jahr 2000 begann der Abbruch. Im November 2003 konnte der moderne Neubau, der wie sein Vorgänger der V-Form folgt, eingeweiht werden.

Die Landis Bau AG war auch bei diesem Kapitel der Zuger Bahnhofsgeschichte beteiligt. Der vom Zürcher Architekten Klaus Hornberger geplante Bahnhof wurde von Landis Bau in einer Arbeitsgemeinschaft mit der Gebrüder Hodel AG fertiggestellt.

Im Rahmen des «Zug-Fäschts» blüht der erste Zuger Bahnhof an seinem alten Standort nochmals auf, in Form eines Pavillons, der die Zuger Bahnhofsgeschichte Revue passieren lässt. Geschichte, das wird hier offenkundig, wird eben nicht nur geschrieben, sondern auch gebaut.

Landis ist Partner des Bahnhofsfests.

Solide Bautradition

Im Laufe ihrer langen Firmengeschichte hat die Bauunternehmung Landis Bau über mehrere Generationen hinweg das Zuger Stadtbild massgeblich mitgeprägt, wie eine kleine Auswahl bedeutender Gebäude und Arbeiten zeigt:

1864 erbaut Leonz Landis den ersten Bahnhof Zug. Der repräsentative Bau wird 1897 von seinem Sohn Johann Stein um Stein nach Zürich Wollishofen verschoben, wo er heute noch steht. Baumeister Leonz Landis wirkt massgeblich am Erscheinungsbild des zwischen 1869 und 1873 erstellten Zuger Regierungsgebäudes mit. Die Veredlung der Fassade mit Naturstein geschieht auf seine Initiative.

Johann Landis wiederum prägt 1902 das monumentale Postgebäude aus Sandstein, erstellt in klassischer Handwerksarbeit, mit eigenen Steinmetzen und Seilauflügen. Das Baumaterial wird damals noch von Pferdefuhrwerken herbeigeschafft.

Beim Bau des neobarocken Theaters Casino zwischen 1907 und 1908 kombiniert Johann Landis die angestammte Steinmetzarbeit mit der neuartigen Eisenbetontechnik. Innovative Techniken wendet Johann Landis auch beim Bau des Verwaltungsgebäudes 1913 am Postplatz an; hier wird erstmals mit Kran gebaut.

Mit Innovationen am Bau macht sich auch die nächste Generation einen Namen. Beim Bau des Hochhauses «Glashof», 1964–1965, fertigt Johann Landis Nachfolger Karl Landis zusammen mit Partner und späterem Alleinhaber der Landis, Viktor Konrad, direkt auf der Baustelle Betonelemente auf Rüttel-Kipp-Tischen.

Beim Bau des markanten Warenhauses EPA zwischen 1974 und 1976 (heute Coop City) gelingt es Landis Bau, nun unter der Leitung von Karl Rust, Sichtbeton direkt vor Ort an der Baustelle einzufärben und zu stocken. Eine weitere Pionierleistung des Bauunternehmens. ■

Neue Generation

Mit über 250 Jahren Bautradition ist Landis Bau eines der ältesten Bauunternehmen der Schweiz. Mit dem erfolgreich umgesetzten Generationenwandel wird nun ein neues Kapitel in der Firmengeschichte aufgeschlagen. Karl Rust hat das Präsidium des Verwaltungsrates und die Aktienmehrheit der Landis Bau AG sowie der Landis Bau Immobilien AG an seine Tochter Letizia übergeben, die schon seit längerem im Verwaltungsrat aktiv ist. Karl Rust bleibt weiterhin Mitglied des Verwaltungsrates. Pascal Niquille übernimmt das Vizepräsidium.

Ausserdem ist Peter Rust jun. neues Mitglied des Verwaltungsrates. Er ist nicht nur ein Cousin von Letizia Rust, sondern auch eine geschätzte Unternehmerpersönlichkeit und Inhaber der Bauunternehmung Rust + Co. AG in Walchwil. Weiter im Verwaltungsrat vertreten sind Franz Haudenschild und Ulrich Straub. Stabilität und Kontinuität bleiben auch durch die Geschäftsleitung gewährleistet, welche die Firmenstrategie weiterführt. Vorsitzender der Geschäftsleitung ist Franz Aebli, welcher seine Funktion seit 2011 sehr erfolgreich ausübt. ■



Blick zurück: Franz Aebli (CEO von links), Letizia Rust (Verwaltungsratspräsidentin) und Karl Rust (Verwaltungsrat).



Das Warenhaus EPA (heute Coop City) in Zug wurde zwischen 1974 und 1976 erstellt.

Vergnügungsfahrten und ein Schützenfest

Am 1. Juni 1864 fuhr der erste fahrplanmässige Zug auf der Linie Zürich-Zug-Luzern (ZZL). Die Fahrt von Zürich nach Zug dauerte gut eineinhalb Stunden. Die Stadt Zug war nur durch eine Stichstrecke von Cham her erreichbar. Die Fahrtzeit von Cham nach Zug dauerte 15 Minuten. Schon bald nach der Eröffnung der ZZL-Linie veranstaltete die Nordostbahn (NOB) sonntägliche Lustfahrten zu verbilligten Preisen. Damit wurde das

Reisen erstmals zum Freizeitvergnügen für die breite Bevölkerung. Eine solche Lustfahrt von Luzern über Zug und Zürich bis nach Schaffhausen und zurück kostete 4 Franken in der 2. Klasse und 2 Franken 30 in der 3. Klasse. Das war zwar günstiger als die Werktagsfahrt, aber keineswegs billig. Nach 20 Jahre später kostete ein Paar Stiefel 2 Franken 70, eine Krawatte 1 Franken 70 und ein Hund 3 Franken, wie dem Kassabuch

des Johann Landis aus dem Jahr 1884 zu entnehmen ist. Gleichwohl und entgegen den Bedenken konservativer Kräfte fand das neue Verkehrsmittel Anklang. Es machte Dinge möglich, die sich vorher nicht einmal träumen liessen. Ohne Eisenbahnanschluss wäre etwa die Vergabe des Eidgenössischen Schützenfestes von 1869 an die Stadt Zug nicht denkbar gewesen. Der noch junge Bahnhof Zug sollte diese Bewährungspro-

be mit Bravour überstehen. «Für die NOB-Linie nach Zug und den Bahnhof führte dies zu einer enormen Steigerung des Passagieraufkommens, doch das neue Massentransportmittel und seine Infrastruktur erwiesen sich als leistungsfähig und zuverlässig und zeigten sich dieser kurzfristigen Zunahme des Produktionsvolumens durchaus gewachsen», schreibt Jürg Alexander Johann Schälch in seiner Dissertation zur Zuger Bahngeschichte von 1995. ■